

福岡新都心構想（九州の将来を見据えて）

1. はじめに

近年、日本では急速な少子高齢化が進んでおり、2005年には遂に出生数が死亡数を下回り、人口がはじめて自然減となった。今後の推計でも、日本の総人口は減少傾向になると予想されている。福岡市は大都市ではあるため流出人口より流入人口が多く、現在はまだ微増しているものの、長期的に大都市でも人口減少傾向になると予想されている。

一方、日本の地方自治においては、現在、道州制が検討されていて、九州地域戦略会議は九州7県を一体とする「九州府」構想を打ち出しており、「従来の東京偏重の施策から脱して、東アジアの拠点として成長する」という、九州の持つ地理的特性を生かした長期ビジョンを掲げている。九州は日本のみならず、アジア全域をマーケットとして、今後の経済発展を考えていく必要があるということであろう。そこで、本論では九州の中核都市である福岡県域をアジア圏の拠点都市として発展させるためのアイデアについて述べてみたい。

2. 福岡市発展のポテンシャルについて

福岡市は政令指定都市であり、全国で8番目に人口密度が高い大都市である。「生活サイト.com」の住みたい街アンケート結果において、福岡市は横浜市、神戸市に続き、第三位となっており、全国的に非常に人気の高い街であることが認められている。私も福岡市に住んで約20年になるが、福岡市は東京の都心部ほどではないものの、十分に都会であるし、郊外との交通の便も非常に良く、ショッピングやグルメ、遊びが満喫できるとても魅力的な街であると思う。一度でも福岡市を訪れた人なら、福岡市を住みたい街として挙げる人は多いのではないだろうか。福岡市は、人が集まるポテンシャルが非常に高い街であると思われる。

また、福岡市は日本の主要都市である大阪、東京、札幌までの距離と、東アジアの主要都市である釜山、ソウル、上海、北京、台北までの距離が同じ範囲内であるため、アジア諸国との交流には最適な位置にある。日本各地から人を集めるには東京の方が便利かもしれないが、アジア圏から人を集める、或いは、アジア圏を視野に入れたビジネス展開を図るという観点では、東京より福岡の方が地理的に有利である。

現在、外国から福岡に来る観光客は年々増加している。特に韓国と台湾からの観光客が増えており、今後は観光目的だけでなく商用目的、あるいは移住者として行き来する人が増えることが期待される。



表 - 1 アジア主要都市の交通時間

	福岡	東京	備考
ソウル	80分	150分	飛行時間は約1時間
釜山	55分	135分	大阪より近い
東京	95分		
大阪	60分		

3. 福岡市の発展に足りなかったもの

福岡市の更なる発展を考えた場合、一番必要なものは何だろうか。街の発展には「人口を増やす」、「企業を誘致する(雇用を創出する)」、「旅行者を増やす」などの“人とお金が集まるしくみ”を構築する必要があるだろう。福岡市は“住みたい”と思う人はたくさんいるものの、企業を誘致しそこで働く機会を創出するための重要な条件で非常に不利な点がある。他の大都市ではできないのに福岡市ではできないもの、それは「超高層ビルが建設できない」ことではないだろうか。現に福岡市の都心部である天神・博多には、超高層ビルが一つもない。これは航空法の規制により福岡空港周辺の建造物の高さについて制限があるからである。JR博多駅近辺は、福岡空港から半径4キロメートルであるため、建造物の高さは45mに抑えなければならない。また、空港から5km離れた天神では、74mの高さ制限がある。したがって、福岡都心部には、超高層ビルが作れないのである。現在、福岡市内で最も高い高層ビルは、空港から9km離れたシーサイドももちにある「シーホークホテル&リゾート」で高さ143mとなっており、100mを超える超高層ビルは今後予定されているビルを合わせても全部で7つしか存在しない。東京や大阪に比べると、超高層ビルの数が圧倒的に少ないのである(下表参照)。もし、航空法の規制がなければ、天神や博多には他の大都市負けのないような超高層ビルがたくさん建ち並び、企業や人がたくさん集まり、雇用機会も増えて、福岡市はビジネス拠点として更に発展していたのではないかと思われる。

表 - 2 日本の主要都市における人口と超高層ビルの数

No.	都道府県	都市名	指定日	人口(人)	面積(km ²)	人口密度(人/km ²)	超高層ビル数
1	東京都	東京23区	-	8,641,764	621	13,916	417
2	大阪府	大阪市	1956.9.1	2,635,420	222	11,865	135
3	神奈川県	川崎市	1972.4.1	1,342,262	143	9,406	22
4	神奈川県	横浜市	1956.9.1	3,602,758	437	8,237	49
5	愛知県	名古屋市	1956.9.1	2,223,148	326	6,810	22
6	大阪府	堺市	2006.4.1	832,142	150	5,548	3
7	埼玉県	さいたま市	2003.4.1	1,182,744	217	5,438	15
8	福岡県	福岡市	1972.4.1	1,414,417	341	4,153	7
9	千葉県	千葉市	1992.4.1	930,388	272	3,420	20
10	兵庫県	神戸市	1956.9.1	1,528,687	552	2,769	44
11	福岡県	北九州市	1963.4.1	990,585	488	2,031	4
12	京都府	京都市	1956.9.1	1,472,511	828	1,779	
13	北海道	札幌市	1972.4.1	1,888,953	1,121	1,685	15
14	宮城県	仙台市	1989.4.1	1,027,329	784	1,311	12
15	広島県	広島市	1980.4.1	1,157,846	905	1,279	9
16	新潟県	新潟市	2007.4.1	812,631	726	1,119	
17	静岡県	浜松市	2007.4.1	807,073	1,511	534	
18	静岡県	静岡市	2005.4.1	712,170	1,389	513	

4. 福岡に超高層ビルを建てるために空港を移転させる

今後、アジア圏との交流も視野に入れた福岡の発展には、福岡のランドマークとなるような超高層ビルを建て、世界からお金を持った企業を誘致して雇用創出を図り、日本全国さらには海外から福岡に人が集まるといった好循環を創り出すのが良いと私は考える。そこで、福岡市のビルの高さ規制の原因となっている福岡空港を九州のハブポイントとして最適な鳥栖近辺に移転させることを提案したい。現在の福岡空港のある場所は、天神から地下鉄を利用して、約10分で空港に行けるため、福岡市民にとっては非常に便利が良く、日本でもっとも便利な位置にある国際空港と言われている。しかし、九州エリア全体の発展を考えた場合、最も有効な場所は各地から繋がっている鉄道や高速道路が交差する鳥栖周辺に空港を併設するのが最も合理的であるし、九州

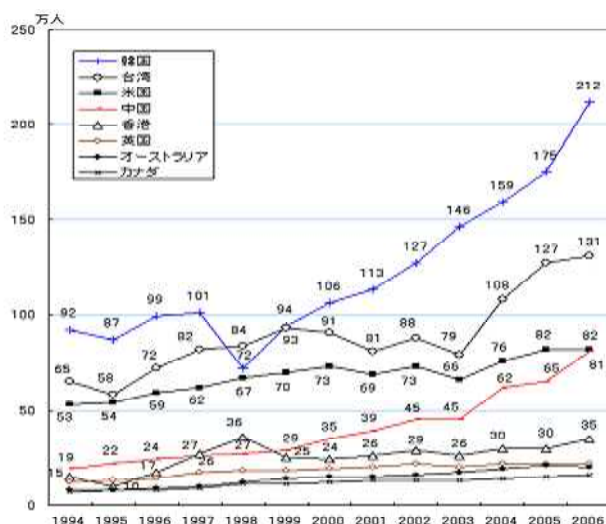
の広域観光ルートの窓口としては、最適な場所である。現在、鳥栖ジャンクションに近接した基山バスストップ（高速基山）で高速バス乗り継ぎの社会実験が実施されていることから、鳥栖周辺に国際空港を移設することは、鉄道、車・バス、航空と連携した理想的な交通網が構築できると想定される。

これにより福岡市には空港規制が無くなることから、福岡市をビジネス都市と鳥栖エリアを商業都市と位置づけ、連携した都市開発を中長期計画で進めてみてはどうだろう。

5. 鳥栖エリアをアジアとの国際交流都市として発展させる

鳥栖は、福岡市から電車で30分という近距離にあり、九州各地から人を集めるには好条件の位置であるため、福岡市と連携した都市開発には最適な地域である。また、鳥栖エリアに国際空港ができることにより、九州だけでなく、日本全国さらにはアジア圏をターゲットとした国際交流都市として発展できる可能性がある。アジアの主要都市の人口と交通の利便性から判断すれば、ソウルや釜山、上海、台北の人たちは、見込観光客としてのポテンシャルが非常に高いと考えられる。また、鳥栖エリアは都市開発が福岡市ほど進んでいないため、広大な土地を利用した新たな都市開発が可能である。例えば、ディズニーランドやユニバーサルスタジオのような大型のレジャー施設や、いずれは解禁されるだろうカジノ施設の建設など、国際的にも魅力のある商業施設を整備すれば、日本のみならずアジアの主要都市からの集客が見込めるはずである。近年の訪日外国人の数は年々増えているが、特に韓国からの来訪者は急増している（図1）。2006年の調査では、外国からの観光客45万4千人のうち、約40万人を韓国と台湾が占めており、今後もその数は増えるものと思われる。それならば、これだけ訪日している韓国や台湾に対しては、鳥栖周辺の土地を提供し、リトル韓国やリトル台湾といった韓国人街や台湾人街をつかって、移住して貰うのもおもしろいかもしれない。韓国の一人当たりの国民所得を日本円に換算すると220万円ほどであるが、住居費さえ抑えれば日本に住む十分な経済力を持っている人たちである。日本と韓国は所得格差があるように思われているが、それは東京に住んでいる一部のお金持ちが一人当たりの所得を押し上げているためである（東京の一人当たりの年間所得は600万円以上）。九州では一人当たりの年間所得は約330万円と、実際には東京と九州の経済格差より、九州と韓国の経済格差の方が小さい。韓国や台湾はGDPが毎年5%上昇しているから、すぐに日本と変わらない経済力を持つと考えられるし、韓国のセレブ層は平均的な日本人よりお金を持っているだろう。日本人と韓国人は十分共存できるのではないだろうか。

図 - 1 国別訪日旅行者数の推移



(注) 法務省資料に基づく国土交通省総合政策局集計による。
(資料) 観光白書

表 - 3 アジア主要都市の人口

主要都市	人口(万人)
東京	1,237
大阪	883
愛知	716
福岡	505
ソウル	1,036
釜山	371
台北	263
上海	1,867

6.九州各地の街づくり

上記で説明したように、鳥栖周辺を交通のハブ地点としてインフラを整えれば、今度は九州各地で「人が集まる街づくり」が行いやすくなるはずである。また、全国の街の中から「毎年行ってみたい街」、あるいは、「将来、自分が住みたい街」として選ばれるように、九州各地でナンバーワンやオンリーワンを目指した“こだわりのある街づくり”が必要になってくると思われる。例えば、以下のようなアイデアはどうだろう。

(1) 阿蘇をゴルフと避暑地の人気スポットにする

九州の広大な自然を満喫できる阿蘇を、日本全国のアウトドア好きやゴルフ好きが集まる街にしてはどうだろう。仕事をリタイアした人たちで、余生をゴルフ三昧で過ごしたいという人もいるだろう。だったら、ゴルフ好きのリッチなおじさん達がステイタスとして別荘を建てられる別荘エリアを設けたり、夏休みには家族や友人達と山登りやテニスを楽しめるような設備を整えるなど、軽井沢に負けない避暑地として、人気を集める街づくりを進めてはどうだろうか。

(2) シーガイヤを高級介護施設化する

経営破綻したシーガイヤプロジェクトは、宮崎という立地環境からリゾート地としての集客が難しかったのだと思う。そこで集客という観点と永住という観点を組み合わせるのが良いと考える。宮崎は暖かく一年を通して天気も良いため、お年寄りに取っては良い気候ではないかと思われる。そこで「シェラトン・グランデ・オーシャンリゾート」を高級介護施設にして、シーガイヤエリアを拠点として日本中からリッチなお年寄りを集めた街づくりをしてはどうだろうか。また、そこに住むおじいちゃん・おばあちゃんに子供と孫が定期的に会いに来るだろうから、介護施設入居者の親族は格安でリゾート施設を利用できるようにすれば集客力も高まるし、訪れた人たちも老後はシーガイヤで過ごしたいと思われるだろう。

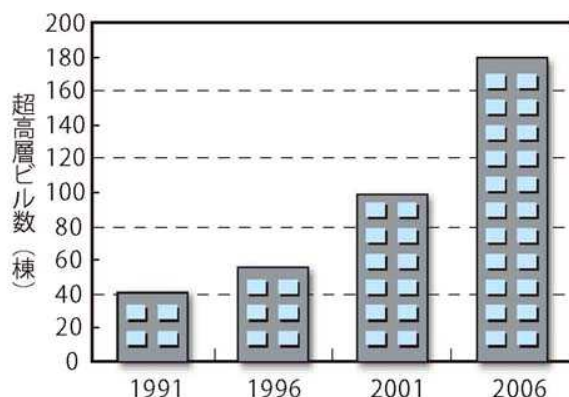
7. おわりに

以上、福岡県域の都市の発展について考えてみた。東京都心では超高層ビルが増えたのは1990年代以降であり、わずか15年で急増しているのが分かる。ちなみに、日本で最も高い横浜のランドマークタワー(296m)は、世界の超高層ビルランキングでは40位となっている。

今後、アジア諸国と交流が活発になれば、海外の金持ち企業の日本支社ビルを福岡市に構える必要も出てくるだろう。福岡にアジアの主要都市から人を集めるためにも、人を魅了するような超高層ビルも必要だ。アジアの拠点都市を目指すなら、世界のトップ5に入るような超高層ビルを建ててみてはいかがだろうか。

近い将来、仕事帰りに超高層ビルの最上階ラウンジで福岡市の夜景を眺めながら食事を楽しめるようになりたいものである。

図 - 2 東京都心3区における超高層ビルの推移



資料：東京都「東京都統計年鑑」より内閣府作成
建築予定含む

図 - 3 世界の超高層ビル

